Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX Warszawa, 20 kwietnia 1937 r. Nr 11.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział dróg kołowych.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

78.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 10 lutego 1937 r. Nr 56 w sprawie świadczeń w naturze do budowy dróg.

Gęstość sieci dróg z twardą nawierzchnią jest w Polsce niewystarczająca. Wynosi ona dla całego państwa przeciętnie zaledwie 0,15 km na 1 km². Prócz 60.000 km dróg z nawierzchnią twardą, których stan jest często niezadowalający, posiadamy około 280.000 km dróg gruntowych, w tym około 17.000 km dróg wojewódzkich i powiatowych, oraz około 260.000 km dróg gminnych.

Drogi gruntowe znajdują się po większej części w stanie złym.

Komunikacja po drogach gruntowych wiosną i jesienią staje się najczęściej niemożliwą. Ulice prawie wszystkich naszych wsi i miasteczek, nie będąc utrwalone, są siedliskami kurzu i błota.

Zły stan dróg i ulic utrudnia przewóz produktów rolnych i towarów i tamuje rozwój całych połaci kraju tak pod względem gospodarczym jak i kulturalnym.

Doprowadzenie dróg i ulic do stanu zadowalającego wymaga znacznych środków pieniężnych.

Samorządy powiatowe większą część wpływów z opłat i dopłat drogowych zużywają na utrzymanie dróg z nawierzchnią twardą i tylko niewielkie sumy mogą przeznaczać na budowę nowych dróg.

Samorządy gminne, które zarządzają przeważającą ilością dróg gruntowych, wobec szczupłych źródeł dochodu i nader różnorodnych zadań, tylko w wyjątkowych przypadkach mogą w swych budżetach przeznaczać pewne kwoty pieniężne na budowę i utrzymanie dróg gminnych. Jedynym zatym środkiem, jakim rozporządzają gminy do zaspokojenia swych potrzeb drogowych, są świadczenia w naturze, których stosowanie zostało uregulowane ustawą z dnia 26.III. 1935 r. o świadczeniach w naturze na niektóre cele publiczne (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 204) oraz rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 24.VI. 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 377).

Dla tego też właściwe wyzyskanie świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg posiada szczególnie ważne znaczenie, jako źródło, mogące dostarczyć środków do przyśpieszenia budowy dróg samorządowych z nawierzchnią twardą oraz do ulepszenia dróg gruntowych.

Dotychczasowe wyniki pracy samorządów w tej dziedzinie tylko w niektórych województwach były zadowalające.

W większości powiatów zagadnienie należytego wyzyskania świadczeń w naturze nie jest w sposób właściwy doceniane; w niektórych zaś okręgach jest ono całkowicie zaniedbane. Dowodem tego, jak różne są wyniki stosowania świadczeń drogowych w naturze, może być fakt, że w powiatach znajdujących się w jednakowych warunkach budowano rocznie tym systemem przy dobrej organizacji do 15 km, a przy złej organizacji około 1 km dróg z nawierzchnią twardą.

Do poważniejszych braków w dziedzinie stosowania świadczeń w naturze do celów drogowych należy zaliczyć co następuje:

Obciążenie ludności świadczeniami w różnych województwach a nawet w sąsiednich powiatach, jest bardzo nierównomierne.

W wielu przypadkach obciążenie świadczeniami w naturze jest bardzo niskie i nie odpowiada nawet w minimalnym stopniu potrzebom gospodarki drogowej, zachodzącym w różnych miejscowościach.

Naogół wydajność świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg jest mała. Przyczyny tego należy szukać w wadliwej organizacji robót, a zwłaszcza w wykonywaniu robót na dniówkę bez stosowania akordu.

Nieraz roboty są prowadzone bez należytego dozoru technicznego. Roboty, wykonywane nie fachowo, ulegają w krótkim czasie zupełnemu zniszczeniu, powodując rozgoryczenie i niechęć do świadczeń w naturze wśród zainteresowanych mieszkańców gmin.

Bywają duże wady w samym wymiarze świadczeń. Często zdarza się, że wymiar świadczeń dokonywany jest bez zachowania obowiązujących przepisów. Często pozostająca po zakończeniu okresu robót pewna ilość nieodrobionych świadczeń nie jest przez gminy ściągana, co powoduje słuszne niezadowolenie wśród płatników lojalnie wywiązujących się z wymierzonych na nich świadczeń.

Często również daje się zauważyć w zarządach gmin brak zainteresowania się ważnością sprawy drogowej w obrębie gminy, pomimo że wartość wymierzonych świadczeń w naturze nieraz przewyższa ogólny budżet gminy.

W celu właściwego uregulowania na przyszłość sprawy świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg, należy koniecznie trzymać się następujących zasad:

1) Wykonywać roboty drogowe według opracowanego z góry programu, który powinien uwzględniać przede wszystkim budowę dróg mających największe znaczenie dla gmin;

2) Należycie zorganizować nadzór techniczny. W tym celu konieczne jest:

umówienie w każdym wydziale powiatowym (powiatowym zarządzie drogowym) przynajmniej jednego technika do dróg gminnych, oraz zatrudnianie przez gminy sezonowych dozorców, odpowiednio przeszkolonych przez powiatowy zarząd drogowy.

Pożądaną jest również rzeczą, aby każda gmina miała osobnego stałego nadzorcę drogowego, któryby mógł w czasie mniejszego natężenia robót drogowych wykonywać także inne czynności w gminie.

Personel do prowadzenia robót, wykonywanych przy pomocy świadczeń w naturze, należy dobierać starannie, ze szczególnym uwzględnieniem dobrego przygotowania fachowego, zamiłowania do pracy w polu, daru inicjatywy w działaniu i uspołecznienia.

Tego rodzaju organizacja nadzoru technicznego jest już wprowadzona w niektórych powiatach i daje dodatnie wyniki.

3) Wykonywać w miarę możności wszystkie roboty na akord.

4) Wprowadzić do budżetów powiatowych związków samorządowych pewne kwoty na zapomogi dla gmin na robociznę fachową lub na materiały; ułatwi to racjonalne zużycie świadczeń w naturze.

Tego rodzaju wspomaganie robót gminnych przez samorządy powiatowe jest z tego względu uzasadnione, że w myśl art. 13 ustawy z dnia 26.III. 1935 r. świadczenia w naturze mogą być użyte również do budowy i utrzymania dróg wojewódzkich i powiatowych, co umożliwia zmniejszenie wydatków pieniężnych samorządów powiatowych na te drogi.

5) Należy zwrócić uwagę na możliwość wyzyskania przez gromady świadczeń w naturze do celów budowy i naprawy dróg, położonych na terytorium gromady (art. 17 i 23 Ustawy z dnia 23.III. 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 294)).

6) Gminy powinny, o ile tylko można, używać do budowy i utrzymania dróg materiałów miejscowych, zwłaszcza kamienia i żwirów.

7) Zaleca się wyróżniać kierowników powiatowych zarządów drogowych, techników dróg gminnych, wójtów i sekretarzy gminnych oraz członków rad gminnych — za gorliwe zajmowanie się należytym organizowaniem robót drogowych na terytorium gminy.

Jednocześnie proszę Panów Wojewodów o zarządzenie, by pp. inspektorzy wydziałów komunikacyjno-budowlanych urzędów wojewódzkich podczas dokonywania lustracyj powiatów badali szczegółowo sposób, w jaki jest w danym powiecie traktowana sprawa budowy i utrzymania dróg przy korzystaniu ze świadczeń w naturze.

W związku z powyższym proszę Panów Wojewodów o wydanie stosownych zarządzeń przewodniczącym wydziałów powiatowych i kierownikom powiatowych zarządów drogowych oraz o zwrócenie ich specjalnej uwagi na konieczność jak najusilniejszego zajęcia się poruszonymi tutaj sprawami i dołożenia wszelkich starań, aby na przyszłość związki samorządowe mogły okazać większe niż dotychczas wyniki korzystania ze świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg.

Zaznaczam, że podczas inspekcji wydziałów komunikacyjno-budowlanych urzędów wojewódzkich, wykonywanych przez inspektorów Ministerstwa Komunikacji, szczególna uwaga będzie zwracana na należyte organizowanie na terytorium województwa robót drogowych przy pomocy świadczeń w naturze.

W przyszłości udzielanie powiatowym związkom samorządowym i samorządom gminnym subsydiów państwowych na nakłady na drogach samorządowych, jak również przychylne opiniowanie wniosków o udzielanie pożyczek i subsydiów z Funduszu Pracy, Ministerstwo Komunikacji będzie uzależniało przede wszystkim od tego, czy świadczenia w naturze do budowy i utrzymania dróg na terytorium danego związku samorządowego są w stopniu należytym wyzyskane i zorganizowane.

Stale wzrastające znaczenie dróg w życiu gospodarczym Państwa i w obronności Kraju jest faktem oczywistym. Przyśpieszenie jednak rozwiązania zagadnienia drogowego w Polsce, a zwłaszcza przyśpieszenie budowy dróg gminnych i ulepszenia dróg gruntowych, będzie możliwe jedynie pod warunkiem należytego zorganizowania i wyzyskania świadczeń drogowych w naturze. Na tym tle powinno się rozwinąć na gruncie twórcze współzawodnictwo pomiędzy województwami, powiatami i gminami. Do tego współzawodnictwa należy pociągnąć szerokie warstwy naszego społeczeństwa.

Ministerstwo Komunikacji opracowuje zasady, na których będzie oparta, na razie w szczupłych rozmiarach, pomoc finansowa tym związkom samorządowym, które okażą dobre wyniki w zakresie stosowania świadczeń w naturze do budowy dróg.

Nr DB-16d/1.

79.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 12 kwietnia 1937 r. Nr 57 w sprawie znaków niwelacyjnych wzdłuż dróg państwowych wojewódzkich i powiatowych.

Według art. 6 ustawy z dn. 28.I. 1932 r. w sprawie pomiarów Państwa (Dz. U. R. P. Nr 19, poz. 125) władze gminne obowiązane są czuwać nad całością znajdujących się na ich obszarze znaków pomiarowych i o każdym naruszeniu ich zawiadamiać bezzwłocznie powiatową władzę administracji ogólnej. Ponieważ jednak znaki niwelacyjne (repery), osadzone przeważnie na budynkach i innych budowlach drogowych, albo w ziemi, w postaci specjalnych słupków betonowych, kamiennych lub żelaznych, wzdłuż i w pobliżu dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych, mogą być doglądane skutecznie i bez trudności także przez zarządy tych dróg, które są w pierwszym rzędzie zainteresowane w utrzymaniu ich w należytym stanie ze względu na potrzeby drogowe, przeto na podstawie § 27 instrukcji b. M. R. P. z dn. 11.VIII. 1928 r. (Mon. P. Nr 202) i z dn. 9.XI. 1929 r. (Mon. P. Nr 298) w sprawie administracji dróg, zlecam kierownikom zarządów drogowych wykonywanie nadzoru i opieki nad znakami niwelacyjnymi. Wobec tego kierownicy zarządów drogowych są obowiązani o wszelkich spostrzeżonych uszkodzeniach tych znaków zawiadamiać niezwłocznie powiatowe władze administracji ogólnej.

Nadmienia się, że osadzanie reperów niwelacyjnych wzdłuż dróg publicznych powinno być wykonywane przez organy wykonywujące prace pomiarowe w porozumieniu z kierownikami zarządów drogowych.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, jednocześnie traci moc obowiązującą okólnik b. M. R. P. Nr XI-3026 z dnia 26.VII. 1929 r. wydany w tej samej sprawie tylko do 4 południowych województw*).

Nr DR-84/1.

80.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 12 marca 1937 r. Nr 58 w sprawie ulgi pozataryfowej stosowanej przy przewozie materiałów drogowych i budowlanych.

Z ważnością od dn. 15 marca 1936 r. wprowadzone były ulgi pozataryfowe Nr 2 i Nr 3 stosowane przy przewozie dla urzędów, samorządów itp. materiałów do budowy albo utrzymania publicznych i wojskowych dróg i mostów, brukowania ulic, robót wodociągowo-kanalizacyjnych, regulacji rzek, budowy przystani i portów lub umocnień wybrzeża morskiego na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, ogłoszone w załączniku do N-ru 5 Instrukcji Handlowo-taryfowych P. K. P. z dn. 14.III. 1936 r.

Do ulgi pozataryfowej Nr 2 zostały wprowadzone od tego czasu następujące uzupełnienia:

1) z dniem 1 maja 1936 r. na str. 7 odbitki ulg, w p. 4 — „Szczególne warunki stosowania", spis instytucji upoważnionych do wystawiania zaświadczeń wzoru B, mianowicie:

---

*) Zbiór ustaw i rozp. Inż. Melch. Nestorowicza, tom IV, str. 223.

„Organa Rady Portu w Gdyni i Gdańsku,
Urząd Morski,
Zarząd Budowy Portu w Gdyni"
zmieniono na:
„Urząd Morski w Gdyni,
Organa Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku";

2) z dniem 15 czerwca 1936 r. na str. 7 w p. 4 „Szczególne warunki stosowania";

a) w wierszu dziewiątym po słowie „publicznych" dodano „i wojskowych",

b) po wierszu szesnastym „Organa Ministerstwa Komunikacji" dodano nowy wiersz „Organa Ministerstwa Spraw Wojskowych";

3) z dniem 1 sierpnia 1936 r. na str. 2 w p. 1 „Przedmiot", w ustępie b), po wierszu „Drewno użytkowe.... itp." dodano nowy wiersz następujący: „Faszyna i paliki faszynowe z poz. 902 K. t.";

4) z dniem 1 września 1936 r. na str. 2, w p. 1 „Przedmiot", w ustępie a) w wierszu szóstym po słowach „mineralno-bitumiczne" dodano słowa: „w masie z" oraz w ustępie b) nad wierszem „Materiały hydrauliczne itd." dodano wiersz: „mieszanki drogowe mineralno-bitumiczne w płytkach lub kostkach z poz. 206 K. t.";

5) z dniem 25 października 1936 r. na str. 3 w p. 1 „Przedmiot", w ustępie d), po wierszu „Szkło wodne... itd." dodano nowy wiersz „Ług posulfitowy, poz. 654 K. t.";

6) z dniem 6 marca r. b. na str. 7 w p. 4 — „Szczególne warunki stosowania", po wierszu 23 od góry, wymieniającym „Państwowe Zakłady Wodociągowe na G. Śląsku", dodano zdanie nastepujące:

„Poza tym odbiorcami przesyłek tych samych materiałów mogą być Gminy Wiejskie, dla których zaświadczenia wzoru A wystawiają odpowiednie Samorządy Powiatowe".

Uzupełnienie od 1) do 5) zostały ogłoszone:
1) — w N-rze 7 Instrukcji Handl. Taryf. P. K. P. z dn. 1.V. 1936 r.;
2) — w N-rze 10 Instrukcji Handl. Taryf. P. K. P. z dn. 15.VI. 1936 r.;
3) — w N-rze 15 Instrukcji Handl. Taryf. P. K. P. z dn. 20.VIII. 1936 r.;
4) — w N-rze 16 Instrukcji Handl. Taryf. P. K. P. z dn. 1.IX. 1936 r.;
5) — w N-rze 20 Instrukcji Handl. Taryf. P. K. P. z dn. 2.XI. 1936 r.;
uzupełnienie zaś zamieszczone pod 6) zostało podane do wiadomości wszystkim Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych zarządzeniem Min. Kom. z dn. 6.III. r. b. Nr H.T.-III-167/22.

Równocześnie z wejściem w życie ulg wyżej wymienionych straciły moc obowiązującą wszelkie poprzednie ulgi pozataryfowe dotyczące materiałów drogowych i budowlanych, ogłoszone w Instrukcjach H. T. oraz w oddzielnych zarządzeniach Ministerstwa Kom., wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami.

Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że nadawca zamierzający korzystać z ulgi pozataryfowej Nr 2 i Nr 3 powinien zamieścić w liście przewozowym oświadczenie następujące:

„Załączam zaświadczenie Nr . . . . . ." (tj. zaświadczenie przewidziane w p. 4 ulgi pozataryfowej Nr 2).

Oprócz tego, w myśl § 13 przepisów ogólnych Zbioru ulg pozataryfowych, przy nadawaniu przesyłek w składach całych pociągów wagi najmniej 300 ton netto, nadawca zamierzający korzystać ze specjalnej zniżki, przewidzianej w uldze pozataryfowej Nr 2 dla tego rodzaju przesyłek, obowiązany jest dołączyć do jednego z listów przewozowych, w dwu egzemplarzach, wykaz wagonów, wchodzących w skład transportu, a ponadto opatrzyć listy przewozowe kolejną numeracją i klauzulą treści następującej:

„List przewozowy Nr . . . . (kolejny) . . . . na przesyłkę, wchodzącą w skład transportu wagi ogólnej . . . . . . kg, według wykazu dołączonego do listu przewozowego Nr 1".

Jeden egzemplarz wykazu stacja nadania wydaje z powrotem nadawcy przesyłki, drugi zaś dołącza do ceduły (odpisu listu przewozowego).

Pragnąc korzystać z ulg pozataryfowych należy spełniać ściśle wszystkie warunki stosowania danej ulgi, gdyż uchybienia w tym względzie mogą sprawić, że P. K. P. zażądają dopłaty różnicy przewoźnego.

Sporządzając zaświadczenia należy dokładnie wypełniać rubryki zarówno samych zaświadczeń jak i ich **grzbietów;** wyjątkowo dozwolone jest niewypełnienie rubryki grzbietu „Waga przesyłki", jeżeli jej wypełnienie nastręcza specjalne trudności.

W szczególności należy zwracać uwagę:

1) aby jako „Odbiorcy przesyłki" były podawane tylko instytucje państwowe i samorządowe, wyszczególnione w ulgach, w żadnym zaś razie inne firmy lub osoby;

2) że do wystawiania zaświadczeń upoważnione są jedynie instytucje wymienione w ulgach; w związku z tym „Podpis wystawiającego zaświadczenie" tak na samych zaświadczeniach jak i na ich grzbietach powinien być kładziony przez upoważnionego do tego urzędnika wymienionych w ulgach instytucyj państwowych lub samorządowych. Ponadto samo zaświadczenie powinno być opatrzone pieczęcią organu uprawnionego do wystawiania zaświadczeń;

3) w rubryce „Przeznaczenie przesyłki" należy stwierdzać, że przewożony materiał jest przeznaczony do budowy albo utrzymania publicznych i wojskowych dróg i mostów, brukowanie ulic, robót wodociągowo-kanalizacyjnych, regulacji rzek, budowy przystani i portów lub umocnień wybrzeża morskiego.

4) przewożony towar należy oznaczać dokładnie nazwami wyszczególnionymi w p. 1

„Przedmiot" ulg; materiały nie wymienione w tym punkcie nie mogą być w żadnym razie przewożone według stawek opłat ulgowych.

Za przestrzeganie i dopełnienie warunków przewozu odpowiedzialny jest zarówno nadawca jak i odbiorca przesyłki, a także organ (samorząd, gmina itp.) z ramienia którego lub dla którego przewóz jest dokonywany.

Jeżeli nadawca wyda zlecenie dodatkowe sprzeczne z warunkami stosowania ulgi, to ulgi się nie stosuje.

W druki zaświadczeń wzoru A na stosowanie ulg pozataryfowych Nr 2 i 3 zaopatruje Urzędy Wojewódzkie Ministerstwo Komunikacji na podstawie żądań obejmujących całoroczne zapotrzebowanie, nadsyłanych do Ministerstwa raz do roku wraz z ogólnym żądaniem druków z działu dróg kołowych (mniej więcej w październiku każdego roku; dokładny termin nadsyłania tych żądań będzie co roku podawany Urzędom Wojewódzkim). Pozostałe instytucje, upoważnione do wystawiania zaświadczeń według wzoru A, będą otrzymywać druki tych zaświadczeń od właściwych Urzędów Wojewódzkich z zapasów, w które zaopatrzyło je Ministerstwo. Urzędy Wojewódzkie powinny prowadzić ścisłą kontrolę wydawanych druków zaświadczeń.

Dokładnie wypełnione grzbiety zużytych zaświadczeń wzoru A należy zwracać Ministerstwu Komunikacji **raz do roku,** w okresie czasu od 1 stycznia do 1 marca, **w całych zeszytach** (przed zużyciem całego zeszytu zaświadczeń grzbietów zużytej jego części odrywać i nadsyłać nie należy). Przed zwróceniem Ministerstwu, **wszystkie** grzbiety powinny być w Urzędzie Wojewódzkim sprawdzone tak pod względem prawidłowego, i dokładnego wypełnienia zwracanych grzbietów jak i co do należytego użycia zaświadczeń zgodnie z ich przeznaczeniem. W związku z tym na odwrotnej stronie **ostatniego** grzbietu każdego zeszytu powinna być umieszczona następująca uwaga, odbita pieczątką kauczukową;

„Grzbiety zaświadczeń od Nr . . . . . do Nr . . . . . włącznie sprawdzono w Urzędzie Wojewódzkim . . . .

(nazwa Urzędu)

Stwierdza się prawidłowe wypełnienie tych grzbietów oraz należyte użycie odnośnych zaświadczeń zgodnie z ich przeznaczeniem.

. . . . dn. . . / . . 193 . .

Naczelnik Wydziału Kom.-Bud.

. . . .

(podpis)

Zniszczone lub nieużyte (ale już wypisane) zaświadczenia należy pozostawić w całości w zeszycie i po unieważnieniu przez przekreślenie i położenie stosownego napisu, zwrócić Ministerstwu razem z grzbietami zużytych zaświadczeń. W razie zagubienia zaświadczeń lub grzbietów należy bezzwłocznie przeprowadzić dochodzenie w celu stwierdzenia, czy nie użyto ich niezgodnie z przeznaczeniem; o wynikach dochodzenia należy zawiadomić Ministerstwo Komunikacji.

W końcu Ministerstwo prosi o używanie przede wszystkim druków zaświadczeń z dawniejszych nakładów (I nakład z 1932 r. — b. Min. Rob. Publ. z numeracją zeszytów od 1 do 750 i numeracją zaświadczeń w każdym zeszycie od 1 do 100; II nakład z 1933 r. — Ministerstwa Komunikacji z numeracją zeszytów od 1 do 1.000 i numeracją zaświadczeń jak wyżej; III nakład z 1934 r. — Ministerstwa Komunikacji z numeracją zaświadczeń od 1 do 200.000 bez numeracji zeszytów; IV nakład — Ministerstwa Przemysłu i Handlu; V nakład z 1936 r. — Ministerstwa Komunikacji z numeracją zaświadczeń od 1 do 100.000 bez numeracji zeszytów z powołaniem się na ulgę pozataryfową Nr 2, przy czym na zaświadczeniach zawierających powołanie się na N-ry i daty poprzednich zarządzeń, należy je zakreślać i zastępować powołaniem się na ulgę pozataryfową Nr 2 lub 3.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, jednocześnie tracą moc obowiązującą następujące okólniki:

z dn. 25.VII. 1932 r. Nr DR-97/7, z dn. 21.XII. 1932 r. Nr DR-97/51, z dn. 31.XII. 1934 r. NrDR-97-1/44, z dn. 27.III. 1936 r. Nr DR-97/45 z dn. 9.IV. 1936 r. Nr DR-97/31, z dn. 26.VIII. 1936 r. Nr DR-97/117 i z dn. 24.IX. 1936 r. Nr DR-97/131.

Nr DR-97/9.

81.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 lutego 1937 r. Nr 59 w sprawie uzgadniania kierunków i szerokości całej sieci dróg, a nie pojedyńczych ich odcinków.

Okólnikami Ministra Komunikacji z dnia 11.V. 1935 r. Nr DB-10d/2 (Dz. Urz. M. K. z 1935 r. Nr 19, poz. 103) i z dn. 3.X. 1935 r. Nr DB-10d/3 w związku z okólnikami z dn. 26.VI. 1933 r. Nr DB-10d/1 z dn. 14.III. 1934 r. Nr DB-10d/8 (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 18, poz. 99) zarządzone zostało przedstawianie Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia **jednocześnie wszystkich kierunków i szerokości dróg,** projektowanych do budowy w danym powiecie w najbliższych kilku latach.

Do zarządzenia tego zastosowało się zaledwie parę województw, powszechnie zaś przyjęło się przedstawianie do zatwierdzenia kierunków pojedyńczych dróg, a nawet tylko ich odcinków, i to po kilka razy z osobna — to jest różnych odcinków w danym powiecie, oraz za późno przed sezonem roboczym, niemal przed samym rozpoczęciem danej budowy.

Spowodowało to nadmierny wzrost korespondencji, niepotrzebne przeciążenie wszystkich czynników, biorących udział w uzgadnianiu robót drogowych, i nieraz wstrzymanie rozpoczęcia robót przy budowie.

W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji prosi Panów Wojewodów o zarządzenie:

1) żeby wszystkie Wydziały Powiatowe (Powiatowe Zarządy Drogowe) opracowały ogólne plany budowy nowych dróg wszystkich kategoryj w swoich powiatach, uwzględniając wszystkie potrzeby drogowe powiatów w najbliższych kilkunastu latach, dające się w chwili obecnej ustalić, niezależnie od tego, czy obecny stan finansowy pozwala budować drogi czy też nie pozwala;

2) żeby Wydziały te, w trakcie opracowywania wspomnianych wyżej planów, ustaliły w porozumieniu z sąsiednimi powiatami projektowane wyloty dróg, prowadzących poza granice powiatu, zaznaczając to na mapach w odpowiedni sposób;

3) żeby, w myśl powołanych wyżej okólników Ministra Komunikacji przedstawiono do zatwierdzenia Ministerstwu Komunikacji takie plany budowy dróg, sporządzone na mapach całych powiatów (a nie na wycinkach) w skali 1 : 100.000 (w 2 egz.), zaznaczając kolorem czarnym istniejącą sieć dróg z nawierzchnią twardą, czerwonym kolorem — drogi projektowane, kolorem zaś fioletowym drogi jeszcze nie zbudowane, lecz których kierunki zostały już zatwierdzone przez Ministerstwo.

Do wniosków w tych sprawach, uzasadniających zarazem w sposób wyczerpujący proponowane odstępstwa od szerokości przepisowych, powinny być dołączone wykazy projektowanych do budowy dróg; wykazy te powinny zasadniczo zawierać:

a) liczbę porządkową, której odpowiada kolejna numeracja dróg na mapie;
b) nazwę drogi, według nazw miejscowości, przez które przechodzi droga;
c) kategorię drogi;
d) długość całkowitą i długość projektowaną do budowy (w km);
e) szerokość: 1) lewego pobocza, 2) twardej nawierzchni, 3) prawego pobocza (te trzy szerokości dają w sumie szerokość korony drogi);
f) uwagi.

Jednocześnie Ministerstwo wyjaśnia, że powiaty, które już mają uzgodnione kierunki całej sieci dróg, lub które będą je miały uzgodnione na zasadzie niniejszego okólnika, będą mogły w przyszłości występować do Ministerstwa o uzupełnienie tych planów nowymi kierunkami lub o niezbędną zmianę uprzednio przyjętych kierunków, spowodowaną nowymi nieprzewidzianymi okolicznościami.

Zaznaczyć należy przy sposobności, że, jak widać z przedstawionych przez różne powiaty map z zatwierdzonymi kierunkami dróg — w myśl zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 31.X. 1936 r. Nr DB-10d/25 — wiele powiatów wogóle nie posiada dróg z zatwierdzonymi kierunkami. Możnaby uznać to za dowód, że te powiaty nie dążą do polepszenia swej sieci drogowej przez budowę nowych dróg.

W końcu Ministerstwo zaznacza, że do czasu przedstawienia i zatwierdzenia omawianych ogólnych planów rozbudowy dróg nie będzie zatwierdzało kierunków żadnych pojedyńczych dróg i wszelkie wnioski w tej sprawie będzie zwracało bez rozpatrzenia, na co Mininisterstwo prosi Panów Wojewodów zwrócić uwagę zainteresowanych powiatów.

Nr WD-12/37.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w Kraju:
Rocznie zł 8; półrocznie zł 4; kwartalnie zł 2. Cena numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału. półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 89958. 20.IV.37. 8400.